SENIN

RADIOLOCATOARE MODERNE PENTRU FORŢELE AERIENE ALE ROMÂNIEI

Recent, la Bucureşti, a fost semnat un **memorandum** de înţelegere între Ministerul Apărării Naţionale, reprezentat de Compania Naţională "ROMTEHNICA" SA, şi compania americană Lockheed Martin privind înzestrarea Forţelor Aeriene ale României cu radare pentru înălţimi mici şi medii. În baza acestui document, la începutul anului viitor vor intra în înzestrarea unor unităţi de radiolocaţie româneşti primele **două radare de tip GAP FILLER,** produse de firma americană Lockheed Martin. Până în anul 2008 Forţele Aeriene ale României vor avea la dispoziţie 23 de radare de acest tip. Radarele GAP FILLER vor asigura supravegherea spaţiului aerian la altitudini mici şi medii (pentru altitudini mari au fost deja achiziţionate cinci radare americane de tipul FPS-117, în prezent operaţionale), având capabilitatea de a transmite automat date despre situaţia aeriană la centrele de operaţii din sistemul de comandă-control al Forţelor Aeriene. Potrivit memorandumului, 70 la sută din componentele radarelor GAP FILLER vor fi produse de industria românească, identificându-se agenţii economici autohtoni care vor contribui la realizarea aparatelor respective.

REPERE – 2003
GÂNDURI ŞI RESPONSABILITĂŢI PENTRU NOUL AN pagina 2

"ŢINTA" INSTRUIRII ÎN ZBOR: STANDARD NATO
În fiecare sfârşit e un nou început pagina 4

ALIANŢA NORD-ATLANTICĂ ŞI PERSPECTIVA SCHIMBĂRILOR pagina 3

POLONIA VA ACHIZIŢIONA AVIOANE "F-16" pagina 6

CUM SE HRĂNESC ZBURĂTORII pagina 7

Instruire în zbor – perspective realiste

La nivelul Statului Major al Forţelor Aeriene a fost elaborat **planul pregătirii de luptă în zbor pentru perioada 1 martie 2003 – 28 februarie 2004**. Documentul a avut în vedere, în principal, starea reală, la zi, a pregătirii personalului aeronautic din Forţele Aeriene ale României, nivelul de sustenabilitate (posibilităţile material-financiare) al procesului de instruire pentru perioada următoare, precum şi obiectivele ce revin Forţelor Aeriene din planul naţional de aderare la NATO.

Prin tot ceea ce s-a planificat pentru anul de instrucţie 2003–2004 s-a urmărit menţinerea nivelului de pregătire al piloţilor operaţionali, precum şi operaţionalizarea de noi structuri, în scopul creşterii capacităţii combative a Forţelor Aeriene ale României. De asemenea, printr-o planificare judicioasă, realistă şi o exploatare optimă a resurselor, se vizează obţinerea celor mai bune rezultate în procesul de instruire. Nu în ultimă instanţă, se are în vedere însuşirea procedurilor de acţiune conform standardelor NATO, precum şi ridicarea nivelului de cunoaştere a limbii engleze.

Concret, în perioada de referinţă, 58 de piloţi vor zbura minimum 100 de ore, 44 de piloţi vor zbura minimum 80 de ore, 165 de piloţi vor zbura minimum 50 de ore, iar 135 de piloţi vor zbura minimum 30 de ore. Această planificare a fost făcută în limita resurselor la dispoziţie deja cunoscute.

De altfel, la convocarea în cadrul căreia s-au prezentat sarcinile pentru instruirea în zbor, lucrurile au fost lămurite până la nivelul fiecărui pilot, funcţie de nivelul lui de instruire la 1 martie 2003. Aceasta va face ca oricare din piloţii militari să ştie din timp numărul de ore de zbor pe care îl va efectua, exerciţiile pe care urmează să le execute, nivelul la care trebuie să ajungă la sfârşitul lunii februarie 2004.

E o situaţie cât se poate de favorabilă pentru succesul activităţii, cu atât mai mult cu cât planificarea s-a făcut în cunoştinţă de cauză, adică în limita fondurilor stabilite şi la care se va avea acces, până la ultimul leu. Astfel, comandanţii, şefii se vor putea concentra mai mult decât până acum asupra calităţii instruirii personalului navigant, asupra conţinutului, a ritmicităţii pregătirii la sol şi în aer. Şi, în mod firesc, se vor crea condiţii pentru creşterea nivelului siguranţei zborurilor în Forţele Aeriene. Ceea ce este un lucru despre a cărui importanţă nu mai trebuie adăugat nimic.

Publicaţie editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 2 (54) • FEBRUARIE – 2003

GÂNDURI ŞI RESPONSABILITĂŢI PENTRU NOUL AN

În cadrul rubricii REPERE – 2003, continuăm să publicăm, aşa cum am precizat în numărul anterior, gândurile şi responsabilităţile pentru noul an ale unor şefi de compartimente din structura Statului Major al Forţelor Aeriene. Aşadar:

Comandor
GEORGE GHEORGHE

Planificarea şi generarea forţei aeriene

Anul 2003 este foarte important şi pentru secţia noastră. În situaţia în care Statul Major al Forţelor Aeriene va fi generator de forţe şi Comandamentul Operaţional Aerian Principal va prelua sarcinile de conducere operaţională, secţia Planificarea şi generarea forţei aeriene va deveni instrumentul prin care se vor realiza o serie de sarcini de însemnătate vitală pentru bunul mers al activităţii în unităţi şi mari unităţi. Voi enumera câteva din aceste repere care ne stau în faţă permanent, cu deosebire în această perioadă. Mai întâi, politica şi cerinţele de apărare specifice, cu determinările ce le implică: obiectivele forţei, priorităţile conceptuale de nivel strategic şi operativ, interconectarea şi evaluarea doctrinelor, armonizarea activităţilor de cooperare militară internaţională şi obiectivele de interoperabilitate şi integrare în NATO.

În această direcţie de acţiune, ca şi în cele privind coordonarea programelor de colaborare şi integrare a politicilor în domeniul planificării forţei cu structurile similare NATO şi ale eşaloanelor superioare, intervin o seamă de elemente şi caracteristici noi, dictate de amplitudinea procesului pe care îl străbatem, a etapelor de parcurs.

Un alt demers vizează coordonarea unitară a planificării şi pregătirii forţei, analizelor operaţionale şi evaluărilor privind starea de "readines" ("gata de luptă") şi sustenabilitatea, dezvoltarea studiilor şi prognozelor, a viziunilor pentru restructurarea şi modernizarea structurală a forţei.

Toate aceste obiective, ca şi cele ce le voi enumera în continuare, necesită o conectare rapidă la cerinţele momentului, supleţe şi precizie în elaborarea documentelor şi fixarea, cu rigoare ştiinţifică, a capabilităţilor dictate de rolul şi locul forţelor aeriene în sistemul militar naţional şi cel asociat, decurgând din alianţa pe cale de realizare.

Trebuie menţionat că, paralel cu restructurările înfăptuite, se derulează şi un proces dinamic de modernizare, care, şi el, la rându-i, implică noi răspunderi, eforturi, redimensionări în plan tehnic şi uman, mutaţii în domeniul profesionalizării.

Avem însă un atu. Capacitatea cadrelor din secţie, care, într-un timp scurt, au reuşit să stăpânească fenomenele multiple ce însoţesc, nolens-volens, etapele de parcurs, chiar dacă unele dintre ele nu beneficiază de o experienţă îndelungată în domeniu.

O altă categorie de probleme aflată pe agenda preocupărilor noastre se referă la monitorizarea programelor de standardizare, implementarea Obiectivelor Forţei, realizarea infrastructurii pentru sprijinul naţiunii gazdă, lărgirea paletei misiunilor desfăşurate în ţară şi peste hotare în exerciţii, aplicaţii, instruiri în comun şi alte activităţi bi şi multinaţionale ce incumbă elaborarea şi aplicarea de concepţii-programe viabile, temeinic fundamentate, care să concure la pregătirea forţei la standardele calităţilor occidentale.

Similitudinea cu structura existentă în cadrul Comandamentului Aerian Aliat din Sudul Europei (AIRSOUTH) determină facilitatea conlucrării cu acest comandament, în care vom fi incluşi începând cu 2004.

Colonel de justiţie militară
AURELIAN GRĂDIŞTEANU

Numai în spiritul şi litera legii

Deşi, aparent, aceeaşi în fiecare an, activitatea de consiliere juridică în Statul Major al Forţelor Aeriene cunoaşte, cu fiecare etapă, noi dezvoltări, aspecte dintre cele mai diverse şi interesante. Aplicarea şi respectarea principiilor generale, ale reglementărilor de drept civil, penal, comercial, public, drept internaţional privat, al familiei, toate subiectele propuse spre analiză în vederea obţinerii aprobărilor de rigoare, demersurile pentru contractări, precum şi pregătirea acţiunilor de reprezentare a intereselor Ministerului Apărării Naţionale în faţa instanţelor de judecată, sunt în atenţia noastră permanentă.

La ordinea zilei, ca la orice început de an, se află problemele planului de achiziţii, care începe să se deruleze după alocarea fondurilor bugetare. Această acţiune trebuie bine pregătită în sensul de a preveni orice neplăceri ce s-ar putea ivi pe parcurs.

Există o foarte bună colaborare cu structurile financiare, management şi resurse umane, cooperare internaţională, aprovizionare, biroul contracte etc., oamenii sunt **receptivi la respectarea cu stricteţe a tuturor cerinţelor şi clauzelor stipulate.** Reţinem mereu atenţia şi veghem asupra corectitudinii activităţilor prevăzute de lege încă din etapele premergătoare încheierii contractelor: analizele de oferte, licitaţiile, studiile preliminare pentru a nu ne trezi, ulterior, cu insolvabilităţi. Iată de ce avizul sau punctul de vedere al structurilor juridice trebuie să preceadă actului final cu un timp corespunzător necesar investigării cazului supus consilierii sau avizării. Trebuie evitate situaţiile de consultare după consumarea activităţii, când deja s-au parafat sau încheiat documente fără a ne putea expune un punct de vedere, ceea ce ar atrage după sine dezavantaje materiale, valorice, inclusiv situaţia de a acţiona în justiţie fără sorţi de izbândă.

Uneori sunt necesare investigaţii serioase pentru cunoaşterea în detaliu a partenerilor: au aceştia capacitatea de a respecta întocmai prevederile contractului? Nu ne poate fi străină nici latura morală, nu numai materială sau financiară a acestora. În condiţiile externalizării unor servicii, trebuie să ne punem din capul locului întrebarea: cui încredinţăm noi aceste contacte nemijlocite cu o unitate militară, care are un regim aparte de orice instituţie sau unitate civilă?

În toate aceste acţiuni, ne propunem să fim mai atenţi, să primeze aspectul economic, calitatea şi promptitudinea serviciilor, să nu ne ferim să impunem o anumită conduită faţă de partenerii de afaceri. Să nu ne trezim că sunt penetrate alte scopuri, jocuri de interese. Să dicteze legea, nu influenţele, intervenţiile.

La noi, activitatea juridică se desfăşoară în strictă conformitate cu prevederile legii. Avem şansa de a avea în Statul Major al Forţelor Aeriene şefi care ţin cu sfinţenie la respectarea legii, consultă structurile juridice proprii, în acest sens existând o conlucrare permanentă între noi.

Alinierea la legislaţia internaţională privind zborurile în regim civil reprezintă o prioritate în sensul obţinerii licenţelor necesare de la Autoritatea Aeronautică, respectarea cu stricteţe a regimurilor de zbor impuse. Încălcarea acestora se pedepseşte greu, uneori cu urmări ireparabile.

Problema este cu atât mai importantă cu cât cresc în amplitudine participările reprezentanţilor Forţelor Aeriene la exerciţii şi aplicaţii pe teritoriile altor state. Pornind de la experienţa pe care am dobândit-o în această direcţie în ultimii ani, vom căuta să sensibilizăm şi mai mult cadrele în cunoaşterea şi respectarea neabătută a legislaţiei din ţările partenere, pe domenii de contact cu activitatea lor în afara graniţelor. Ca să fim în cunoştinţă de cauză este necesar să ni se faciliteze accesul la informaţii de acest gen, prin procurarea documentaţiei necesare.

Şi în 2003 vom continua să sprijinim personalul în consilierea juridică, dar, repet, trebuie şi aici înţeles că nu ne putem substitui activităţii de cercetare penală, care este făcută de Ministerul Public prin procurorii militari sau civili. Asta nu înseamnă că în momentul producerii unor fapte, evenimente, consilierii juridici să nu fie consultaţi. Ei trebuie să participe, alături de specialişti, pentru a da răspunsurile legale, forma cea mai adecvată pentru a nu suporta consecinţe nedorite rezultate din necunoaştere sau modul de prezentare a documentelor.

Maior CORNEL OPREA

O viaţă spirituală activă

Anul 2003 are conotaţii speciale pentru compartimentul **Tradiţii Militare şi Cultură.** Datorită restructurării, s-au produs unele modificări în unităţile şi marile unităţi ale Statului Major al Forţelor Aeriene. Altfel spus, chiar dacă s-a schimbat titulatura, tradiţia rămâne, pentru că prin ea se menţine coeziunea militarilor, factor deosebit de important într-un sistem, dăruirea şi abnegaţia personalului capătă valenţe noi în demersul său firesc de ridicare a performanţelor profesionale.

Derularea evenimentelor calendaristice implică, în mare măsură, şi compartimentul nostru.

O primă aniversare ne conduce la evaluarea, după 45 de ani, a ce a însemnat pentru aripile româneşti inaugurarea în ţara noastră a zborurilor pe avioane supersonice de către unul din aşii manşei pe acest nou tip de avion reactiv, azi comandorul (r) Nicolae Borzea, care, la 5 martie 1958, la bordul unui MiG-19, a depăşit viteza sunetului, zburând cu 1,34 Mach.

La Boboc şi Mediaş asistăm la două jubilee: 50 de ani de la înfiinţarea şcolilor militare de ofiţeri, respectiv de maiştri militari şi subofiţeri constituite în aceste localităţi. Sărbătoarea aceasta este, într-un fel, a tuturor cadrelor cu mai vechi şi cu mai noi state de serviciu pe aerodromurile aviaţiei militare, instituţii care le-au marcat în mod hotărâtor nu numai tinereţea, ci şi cariera.

În unităţile de aviaţie, ca şi la Băneşti, o comemorare: 90 de ani de la tragicul sfârşit al lui Aurel Vlaicu (13 septembrie 1913). Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, cu care compartimentul nostru are o bună colaborare, direct implicată în aceste manifestări, iniţiatoare şi organizatoare a multora dintre ele, se va bucura, ca şi până acum, de o participare însemnată a cadrelor active, a studenţilor şi elevilor din instituţiile de aviaţie.

Pentru că ne referim la instituţii, cu o aniversare se înscrie şi Muzeul Aviaţiei. La un deceniu de la înfiinţare, după un început modest, s-a ajuns la reuşite notabile. O prezenţă permanentă, de înalt nivel ştiinţific şi expoziţional, în peisajul cultural al ţării, un cadru propice pentru desfăşurarea de sesiuni şi simpozioane cu tematici de larg interes naţional şi internaţional, cu participări prestigioase la reuniuni de profil peste hotare.

Ne propunem să întreprindem o serie de măsuri pentru a atrage cadrele militare în acţiunea de donare de piese şi obiecte de muzeu, ca şi de cunoaştere de către un număr tot mai mare de persoane a fondului muzeistic, o adevărată istorie "vie" a aeronauticii naţionale.

În acest an se împlineşte un deceniu de la înfiinţarea Statului Major al Forţelor Aeriene, prilej de relevare a unor realizări de excepţie, a capabilităţilor categoriei noastre de forţe armate de a îndeplini cu succes misiunile încredinţate, atât în ţară, cât şi peste hotare, a rolului său esenţial în acced

REPERE 2003

CONSTANTIN STOIAN

Condiţii de muncă mai bune, trai mai decent

Membrii de sindicat din Forţele Aeriene fac parte din Federaţia Sindicatelor Libere ale Salariaţilor Civili din Unităţile Ministerului Apărării Naţionale, constituită în temeiul normelor legale în materie, cu scopul promovării şi apărării drepturilor şi intereselor membrilor săi, reglementate în Constituţia României, Codul Muncii şi în alte acte normative.

Având în vedere specificul activităţii sindicatelor în armată, federaţia a acţionat pentru îmbunătăţirea condiţiilor de muncă şi de viaţă ale salariaţilor civili, aplicarea corespunzătoare şi respectarea legislaţiei muncii şi a salarizării, respectarea dispoziţiilor legale cu privire la încadrarea, executarea şi încetarea contractului individual de muncă, asigurarea biletelor de tratament şi odihnă.

Pentru ducerea la împlinire a obiectivelor stabilite, federaţia a colaborat în mod eficient cu direcţiile de specialitate din Ministerul Apărării Naţionale, precum şi cu Comisia de Dialog Social.

De asemenea, federaţia şi-a adus contribuţia, cu ocazia unor majorări de salarii la încadrarea în grupele I şi II de muncă, precum şi la acordarea plăţilor compensatorii cu ocazia disponibilizărilor.

Pentru perioada următoare Biroul operativ al federaţiei are drept obiective susţinerea în continuare a intereselor salariaţilor civili în relaţia cu conducerea Ministerului Apărării Naţionale şi a altor organe ale statului care elaborează acte normative aplicabile şi în armată.

În cel mai scurt timp, vom supune dezbaterilor în cadrul Comisiei de Dialog Social modificarea Legii nr. 138/1999 pentru ca salariaţii civili să beneficieze de sporul pentru dispozitiv şi în timpul concediului de odihnă; reintroducerea majorării de 30% care s-a acordat pentru activitate în Ministerul Apărării Naţionale până în anul 1998; aplicarea dispoziţiilor Legii nr. 142/1998 privind acordarea tichetelor de masă; asigurarea biletelor de tratament şi odihnă în mod corespunzător salariaţilor civili în toate unităţile militare; stabilirea măsurilor necesare pentru încadrarea unor locuri de muncă în condiţii deosebite, conform Legii nr. 19/2000; urmărirea corectitudinii întocmirii declaraţiilor de asigurări sociale care se depun lunar la casele teritoriale de pensii.

Nu în ultimul rând, vom acorda atenţie personalului civil disponibilizat pentru a fi cuprins în programele de reconversie profesională elaborate de Direcţia Management şi Resurse Umane.

Cu această ocazie reamintim celor reticenţi cu privire la organizarea şi funcţionarea sindicatelor în cadrul Ministerului Apărării Naţionale că există termeni legali în acest sens, respectiv Legea nr. 54/1991 şi Regulamentul de Ordine Interioară a Salariaţilor Civili din Ministerul Apărării Naţionale (O.G. nr. 13/1994), iar cei interesaţi pot contacta federaţia noastră, care are sediul în Bucureşti, str. Grigore Cobălcescu nr. 28, sectorul 1, telefon 231.01.37 sau 312.81.93.

ALIANŢA NORD-ATLANTICĂ ŞI PERSPECTIVA SCHIMBĂRILOR

Premisele transformării

Aşa cum era de aşteptat, summit-ul NATO de la Praga a deschis noi oportunităţi pentru transformarea Alianţei Nord-Atlantice. La Praga, aliaţii au făcut un progres substanţial în schimbarea rolului şi structurii NATO printr-un proces pe termen lung. Praga a marcat un pas înainte considerabil faţă de precedentul summit. Dacă în 1999, la Washington, membrii europeni ai NATO erau nehotărâţi asupra abordării conceptului de "out-of-area missions", acum au consimţit la unison pentru constituirea unei forţe de reacţie rapidă care să fie destinată executării tocmai a unor misiuni în afara zonei NATO. Ambiţiile supraestimate ale Iniţiativei Capabilităţilor de Apărare (DCI), adoptate în 1999, au fost realist dimensionate, aşa cum arătam şi într-un număr anterior al revistei, la numai opt obiective-cheie, într-adevăr esenţiale pentru viitorul interoperabilităţii Alianţei. După cum se ştie deja, se vorbeşte şi despre schimbarea structurii de comandă, astfel încât Comandamentul Aliat Suprem din Atlantic (SACLANT) să devină un comandament al transformării cu sediul în Norfolk, Virginia, responsabil cu modernizarea forţelor şi instruirea acestora, concentrându-se pe adoptarea la nivelul întregii Alianţe a tehnologiilor de apărare ale secolului XXI, de provenienţă atât americană, cât şi europeană. De asemenea, a fost iniţiată o nouă serie de studii privind sistemul de apărare împotriva rachetelor balistice, extinzând conceptul astfel încât acesta să cuprindă şi apărarea oraşelor şi a populaţiei.

Toate acestea sunt obiective foarte importante. Unii aliaţi au anumite îndoieli privind implementarea integrală a acestora. Există aici un aşa numit călcâi al lui Ahile: stagnarea cvasi-totală de către SUA a transferului de tehnologie de apărare spre aliaţii europeni. Chiar şi scopul declarat al Administraţiei Bush de a obţine sprijinul industriei europene prin participarea la cercetarea şi dezvoltarea în domeniul sistemului de apărare împotriva rachetelor balistice ar putea fi afectat dacă restricţiile în schimbul de date şi transfer tehnologic nu vor fi reconsiderate. De aceea, Administraţia a anunţat, în noiembrie, o revizuire în termen de şase luni a politicii sale comerciale în domeniul apărării.

Nevoia de schimbare

Tehnologiile avansate şi noile tactici continuă să reducă intervalul de timp necesar de la descoperirea ţintelor până la distrugerea acestora. Tehnic vorbind, acest lucru este perfect posibil, iar bucla senzor-trăgător va fi din ce în ce mai strânsă. În realitate însă, lucrurile stau altfel. Se ştie că în operaţiunea "Enduring Freedom", din Afganistan, forţele SUA au demonstrat un progres considerabil în monitorizarea câmpului de luptă şi trimiterea către comandanţi şi combatanţi a unui set de informaţii despre linia frontului. Ceea ce rămâne o încercare greu de trecut sunt analizarea, urmărirea şi validarea informaţiilor. Acestea fac ca timpul de luare a deciziei să compromită îndeplinirea unor misiuni. Incidente de acest gen au convins liderii militari să adapteze doctrina operaţională, să dezvolte noi echipamente şi să modifice chiar structuri organizatorice. Se impune schimbarea regulilor de angajare (ROE), pentru ca să se profite din plin de avantajele tehnologiilor moderne. Exemplul cu acel Predator (vehicul fără pilot – UAV) cu care s-a localizat, la un moment dat, pe timpul unei misiuni la începuturile operaţiunii din Afganistan, un lider taliban din vârful ierarhiei, dar care nu a putut fi anihilat deoarece regula spunea că trebuie să se obţină aprobarea înalţilor oficiali ai Comandamentului Central (CENTCOM), din Florida, este elocvent. Nevoia de schimbare, de creştere a eficienţei este demonstrată. Rămâne de văzut cât de repede se va acţiona pentru punerea în aplicare. Cele trei domenii asupra cărora trebuie să se producă schimbări importante sunt **doctrina,** unde se vor revizui regulile de angajare, **dotarea cu tehnică,** unde va trebui să se aloce mai multe fonduri pentru senzori şi distribuţia informaţiei şi, al treilea domeniu, cel al **organizaţiei,** în sensul stabilirii unor structuri specifice, pentru integrarea informaţiei.

Dacă în domeniul doctrinar modificarea ROE este foarte bine înţeleasă, deşi în bucla de care pomeneam – senzor-trăgător – trebuie să se interpună omul, ca element sine-qua-non în luarea deciziei, în celelalte două domenii, schimbarea organizaţiei şi a echipamentelor, trebuie discutat mai pe larg. Generalul John Jumper, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene ale SUA, a înfiinţat, anul trecut, un birou de integrare care să conducă activitatea de interconectare a programelor de comandă-control în interiorul Forţelor Aeriene şi al acestora cu cele ale Forţelor Terestre şi Navale, ştiindu-se că până la acea dată nu exista o persoană care să coreleze schimbările doctrinare şi de achiziţii cerute de noile tehnologii. Împreună cu biroul FORCEnet al Forţelor Navale şi Comandamentul de Doctrină şi Instrucţie TRADOC al Forţelor Terestre, toate aceste trei structuri colaborează cu biroul transformării forţei de la nivelul Departamentului Apărării al SUA.

Domeniul echipamentelor este unul în care categoriile de forţe au sarcini dificile şi costisitoare în ce priveşte integrarea sistemelor vechi cu cele noi. Forţele Aeriene dezvoltă o reţea de consolidare a informaţiei obţinute de la diverşi senzori şi transmiterea ei către comandanţi, avioane de lovire şi trupe acţionând la sol. În ciuda multor eforturi, nu este încă foarte clar care va fi configuraţia finală, cea care să conducă la rezultatele scontate.

Reducerea structurii de comandă NATO

Conform declaraţiei preşedintelui Comitetului Militar al NATO, generalul german Harald Kujat, Alianţa Nord-Atlantică va reduce numărul comandamentelor, într-o viitoare nouă structură de comandă, ce va fi definitivată până în mai, anul acesta, dar o hotărâre finală nu a fost încă luată. Noua structură de comandă va avea un singur comandament operaţional, Comandamentul Aliat Suprem din Europa, SACEUR. Forţa de Răspuns NATO de 21.000 de oameni, capabilă să fie dislocată în cinci zile, va atinge capacitatea operaţională iniţială mai devreme decât se stabilise, adică octombrie 2004, întrucât unităţile componente sunt unităţi existente deja şi au fost bine pregătite şi dotate. Acum, această forţă este în fază de concept, după care va fi nevoie de instruire şi exerciţii. Capacitatea operaţională completă va fi atinsă până în octombrie 2006.

În prezent, NATO operează din 26 baze majore, incluzând comandamente regionale, subregionale pentru forţe aeriene şi navale, centre de comandă întrunite şi forţe de reacţie rapidă. Pe lângă Corpul de Reacţie Rapidă al Comandamentului Aliat European, condus de Marea Britanie, mai există alte patru corpuri rapid dislocabile şi anume corpul Germano-Olandez, corpul Italian, corpul Spaniol şi corpul Turcesc. Un al şaselea comandament de nivel corp este corpul Franco-Germano-Luxemburghez, EUROCORPS. Franţa a semnat deja o înţelegere tehnică cu NATO şi acesta poate fi luat în subordinea NATO la nevoie.

Căpitan-comandor
TACHE JURUBESCU
(după DefenseNews, Jans's defence Weekly)

MONDO MILITARE

➲ **TEST CU RACHETĂ SOL-AER.** Un responsabil din Ministerul Apărării de la Delhi, citat de agenţia **FRANCE PRESSE**, a anunţat că India a efectuat, în statul Onissa (estul ţării), un nou test cu o rachetă sol-aer de tipul "AKSAH". Experienţa a reuşit, "toţi parametrii testului fiind pozitivi", după cum a precizat directorul Organizaţiei pentru cercetare şi dezvoltare în domeniul apărării (DRDO). Racheta testată are o încărcătură de 55 de kilograme şi poate lovi cinci ţinte simultan, pe o distanţă de până la 30 de kilometri. Racheta "AKSAH" are o viteză de 600 metri pe secundă. În decurs de două săptămâni, India a efectuat trei teste cu diferite tipuri de rachetă, fapt ce a stârnit nelinişte în rândul vecinilor ei. Primul a reacţionat Pakistanul, care a acuzat India că "încearcă să-l antreneze într-o cursă a înarmărilor", însă a asigurat opinia publică internaţională că "se va abţine să răspundă la provocare".

➲ **FORŢE OPERAŢIONALE SPECIALE.** Potrivit agenţiei americane de ştiri **ASSOCIATED PRESS**, Coreea de Nord dispunde de "cea mai numeroasă forţă de comando din lume". Se are în vedere faptul că Phenianul a pregătit şi dispune de Forţe Operaţionale Speciale (FOS) cu efective ce depăşesc 100.000 de militari. Foarte bine instruiţi în arte marţiale, combatanţii FOS luptă simultan, cu mâinile goale, cu mai mulţi adversari, iar dacă sunt înarmaţi, ei pot doborî mai multe ţinte mişcătoare aflate la o distanţă de 200 de metri, în numai 15 secunde! În cazul în care suferă un eşec în îndeplinirea misiunii ori sunt prinşi de inamic, membrii FOS sunt instruiţi ca să se sinucidă pe loc. Cel mai recent raport privind posibile scenarii de război, elaborat de armata SUA şi intitulat **"Threat and Balance Brief"**, precizează că, în cazul unui conflict, se aşteaptă ca cel puţin 50.000 militari din cadrul trupelor speciale nord-coreene să debarce în spatele liniilor aliaţilor. Ei pot veni de-a lungul coastelor, în minisubmarine, la bordul unor elicoptere camuflate (identice cu ale adversarului) sau la bordul unor avioane biplane, care zboară la mică altitudine, pentru a nu fi detectate de radare.

➲ **ACCIDENT AVIATIC.** După cum informează agenţia **UNITED PRESS INTERNATIONAL,** două elicoptere militare de tipul "AH2W Super Cobra", aparţinând marinei SUA, s-au ciocnit în aer, în sudul Texasului, deasupra parcului "Falcon State", în timp ce participau la o operaţiune a brigăzii antidroguri a Patrulei de Frontieră. Cei patru militari aflaţi la bordul aparatelor şi-au pierdut viaţa în accident. Nu se cunosc încă împrejurările concrete şi cauzele catastrofei.

➲ **PROGRAMUL NMD.** Preşedintele Statelor Unite, George W. Bush, a anunţat, oficial, începerea amplasării controversatului scut american antirachetă (NMD) până în anul 2004. Decizia demarării proiectului este luată la un an după retragerea unilaterală a SUA din tratatul privind limitarea sistemelor de rachetă (ABM), încheiat de sovietici şi americani în 1972. Citând informaţia provenind de la Casa Albă, publicaţia **THE WASHINGTON TIMES** dezvăluie că preşedintele Bush doreşte desfăşurarea a zece interceptoare terestre de rachete la Fort Greely, în Alaska, până în anul 2004, precum şi a altor zece interceptoare similare, până în 2005 sau 2006. Acest sistem va proteja Statele Unite de rachetele cu rază lungă de acţiune, care ar putea fi lansate de ţările considerate "teroriste". Interceptoarele vor fi ghidate la ţintele reperate prin intermediul unei reţele globale de radare şi senzori ce vor identifica rachetele inamice. Pentru a extinde utilitatea scutului împotriva rachetelor cu rază medie şi scurtă de acţiune, Pentagonul preconizează să folosească navele militare dotate cu sisteme "Aegies".

➲ **CATASTROFĂ AEROSPAŢIALĂ.** După cum informează specialiştii americani de la NASA, citaţi de agenţiile **UPI** şi **ASSOCIATED PRESS**, naveta spaţială "Columbia", cu şapte astronauţi la bord, a explodat şi s-a dezintegrat la înălţimea de 63.000 de metri, în momentul în care au început operaţiunile de intrare în atmosfera terestră şi aterizare. Vehiculul spaţial efectuase misiuni de cercetare ştiinţifică, timp de 16 zile, şi echipajul raportase succese pe toată linia. Potrivit primelor concluzii, se pare că principala cauză a catastrofei a constituit-o un defect hidraulic la aripa stângă a navei, ceea ce a produs o serie de explozii şi, în

final, dezintegrarea navetei şi moartea celor şapte astronauţi: **Rick Husband** (comandantul misiunii), **William McCool** (pilotul navetei), **Michael Anderson** (responsabil cu încărcătura activă), **Kalpana Chawla** (originară din India, specialistă în robotică), **David Brown** (medic), **Laurel Clark** (responsabilă cu experienţele ştiinţifice) şi **Ilan Ramon** (cercetător, primul israelian care a zburat în spaţiul cosmic). Dumnezeu să-i aibă în pază şi să-i odihnească în pace eternă!

ŢINTA ÎNSTRUIRII ÎN ZBOR: STANDARD NATO

◆ interviu cu comandorul *VIRGIL RISTEA*, comandantul Centrului 95 de Trecere pe Avioane Supersonice ◆

– Domnule comandor, pentru început, prezentaţi-ne, vă rog, câteva repere din cariera dumneavoastră militară, având ca punct de plecare desfăşurarea activităţii în această unitate.

– Cu multă plăcere. Mai cu seamă că etapa la care vă referiţi este cea mai prolifică a carierei mele militare. Am început să-mi desfăşor activitatea în această unitate în anul 1996, având ca misiune trecerea personalului navigant pe aeronava MiG-21 LanceR. Mai întâi am executat trecerea piloţilor israelieni pe MiG-21 clasic, în vederea participării la programul de modernizare, apoi am făcut parte din prima serie care a zburat MiG-21 LanceR. Am devenit instructor de zbor, am participat la misiuni tip NATO-PfP, COOPERATIVE KEY, exerciţii bilaterale, timp în care am acumulat peste 800 de ore de zbor pe MiG-21 LanceR. În anul 2001 am fost numit comandantul Centrului 95 de Trecere pe Avioane Supersonice.

– Cum materializaţi experienţa acumulată, acum, când sunteţi comandantul unităţii?

– În primul rând, vreau să subliniez un lucru: pentru a fi comandant într-o bază aeriană sau într-o unitate a Forţelor Aeriene, trebuie să dai dovadă de anumite calităţi. Nu este suficient să scrie pe uşa biroului tău: "Comandant"! Pentru a fi un comandant adevărat, trebuie să fii şi un lider în ceea ce priveşte activitatea de zbor. Să fii recunoscut ca un lider, ca un pilot şi instructor foarte bun, să te impui profesional în faţa subordonaţilor – acestea sunt doar câteva din calităţile unui bun comandant. A lucra cu piloţii nu este chiar aşa de simplu cum pare la prima vedere! Dincolo de autoritatea pe care ţi-o dă funcţia, prin faptul că eşti numit şi te recunosc ca lider, trebuie să le demonstrezi că poţi zbura ca ei, şi chiar mai bine decât ei, că îi poţi controla cu competenţă, că înţelegi exact ce şi cum fac. Îmi place să cred că mi-am câştigat această autoritate.

– Ce ne puteţi spune, domnule comandor, despre corpul de instructori de zbor pe care îl aveţi la dispoziţie?

– Pot afirma, şi sunt convins că nu greşesc cu nimic, că am cei mai buni instructori de zbor din Forţele Aeriene ale României. În fapt, aceasta este menirea noastră şi este firesc ca cei mai buni piloţi să fie aici. An de an fac trecerea pe MiG-21 LanceR atât sublocotenenţii veniţi din şcoala de aplicaţie, cât şi piloţii programaţi a parcurge această etapă la noi. Toţi piloţii din Forţele Aeriene ale României au trecut pe LanceR, într-o primă fază, în această unitate. După care, instructorii de zbor s-au deplasat în fiecare bază aeriană, continuând procesul de trecere pe LanceR prin executarea de misiuni de tip sprijin aerian, interdicţie aeriană, apărare aeriană şi trageri. Personal, m-am deplasat la Baza Aeriană Feteşti, unde mi-am desfăşurat activitatea timp de trei luni, pentru a face trecerea piloţilor de acolo, inclusiv a binecunoscutului comandor Dorel Luca. Legat tot de perfecţionarea în zbor, piloţii din bazele aeriene Timişoara şi Turda vor trece, în curând, la zborul pe timp de noapte. Iar instructorii lor de zbor vor fi, desigur, tot subordonaţii mei.

– În ce măsură instruirea piloţilor tineri corespunde cerinţelor şi standardelor NATO? Sunt pregătiţi să execute misiuni specifice Alianţei?

– Ei sunt viitorul Forţelor Aeriene. Noi, deşi suntem instructori, suntem conştienţi că în foarte scurt timp participarea la misiuni şi exerciţii NATO va fi apanajul tinerilor piloţi. Datoria noastră este să-i pregătim astfel încât să fie capabili să execute misiuni în afara graniţelor, fără exerciţii intermediare. În planul de instruire în zbor pentru acest an este prevăzută şi pregătirea piloţilor pentru a participa la COOPERATIVE KEY 2003. La consiliul de metodică şi securitate a zborului, recent desfăşurat, în urma unei analize amănunţite, am nominalizat şase piloţi pentru a participa la acest exerciţiu. Trei dintre ei sunt mai în etate, să zicem, având vârsta cuprinsă între 35–36 de ani, iar ceilalţi fac parte dintre tinerii piloţi, având vârsta cuprinsă între 28–30 de ani. Referitor la cei mai tineri piloţi din această unitate, în speţă sublocotenenţii, care nu au nici măcar 100 de ore de zbor pe avionul reactiv, vreau să reamintesc faptul că aceasta este o condiţie obligatorie pentru a putea face trecerea pe LanceR. Ca urmare, pentru aceşti piloţi, Statul Major al Forţelor Aeriene a luat hotărârea să-i reîntoarcă în şcoala de aplicaţie pentru completarea numărului de ore de zbor pe avionul reactiv, ei având în medie 60 de ore, iar când vor veni aici vor trece direct la instruirea pe MiG-21 LanceR.

– În noua structură, aveţi în compunere şi o escadrilă de elicoptere. Care sunt misiunile acestei escadrile?

– Până anul trecut elicopteriştii noştri au executat misiuni de transport aerian, căutare-salvare şi de sprijin aerian al Forţelor Terestre, constând în nimicirea forţei vii, a blindatelor şi mijloacelor de foc ale inamicului, distrugerea lucrărilor genistice şi a fortificaţiilor. Conform noii concepţii, planul lor de instruire în zbor a fost specializat pe executarea misiunilor de evacuare medicală, căutare-salvare şi transport. Vreau să menţionez, totuşi, că piloţii pe care-i am sunt capabili ca, la ordin, într-un interval destul de scurt de timp şi cu o pregătire specială, să execute misiuni în sprijinul Forţelor Terestre şi Navale.

– Chiar dacă România a primit, de curând, invitaţia de a adera la Alianţa Nord-Atlantică, procesul de restructurare şi operaţionalizare a Armatei Române continuă. Ce etapă va parcurge, în acest sens, domnule comandor, unitatea pe care o comandaţi?

– Va fi o etapă importantă, întrucât structura actuală, de Centru de Trecere pe Avioane Supersonice, se va transforma în bază aeriană în anul 2004. În planul de instruire pe acest an, una din principalele noastre misiuni constă în pregătirea unităţii pentru a fi transformată într-o bază aeriană, având capabilitatea de a desfăşura misiuni specifice. Pregătirile noastre, aş putea spune, au început în urmă cu patru ani. Ele au constat în introducerea unor tipuri de misiuni noi, de sprijin aerian apropiat, apărare aeriană şi interdicţie aeriană. Vor trebui operate şi modificări privind deservirea aeronavelor la sol, legate de alimentarea cu oxigen şi petrol, atât pentru MiG-21 LanceR, cât şi pentru alte tipuri de avioane, care vor presupune investiţii financiare importante. Analizând nivelul de instruire în zbor, participarea noastră la diverse misiuni şi exerciţii militare, afirm că suntem în măsură, să ne adaptăm şi, într-un interval de timp foarte scurt, să participăm la instruire conform conceptelor şi standardelor NATO, să fim pe deplin operaţionali.

Œburând sus, te faci nevăzut, dar veziÓ
Nicolae Iorga

În fiecare sfârşit e un nou început

În fiecare din noi există un "sâmbure" din ceea ce reprezintă marea pasiune pentru zbor. Unii se nasc cu această pasiune, alţii o întâlnesc pe parcursul vieţii. Cert este că mulţi ajung să zboare... doar cu gândul, puţini fiind cei aleşi să zboare cu adevărat păsările de foc. Dar, ca şi cum nu ar fi de ajuns faptul că sunt atât de puţini, într-o firească rânduială a vieţii, unul câte unul părăsesc acest club select într-un mod care-i face unici, lucru care s-a întâmplat de curând şi cu **comandorul Ion Oancea**. A redevenit pământean!

Soarta a ales o dimineaţă albă a mirificelor plaiuri moldave în care contopirea dintre pilot şi pasărea de foc a consemnat un ultim balet celest. Şi când încetezi să mai străbaţi sublima lume a plutirilor şi a închipuirii, pătrunzi, pentru o clipă, nu mai mult, în cea a rememorărilor. A despicat cerul spre înalturi pentru prima oară în şcoala militară, pe IAK-18. Şi-a perfecţionat pregătirea în zbor pe L-29 şi MiG-15. Iar de la absolvirea şcolii, "partener" în dansul zborului i-a fost numai MiG-ul 21. Un "partener" fidel timp de 27 de ani, într-un dans al vieţii şi al morţii, aşa cum, din păcate, este uneori, în care a acumulat peste 1.700 ore de zbor. "La un moment dat – mărturisea comandorul Ion Oancea – pentru cei din aviaţia civilă această cifră este mică, dar pentru noi, militarii, înseamnă foarte mult. Este vorba de acumulări mici, dar de esenţă, de multă disciplină, concentrare şi responsabilitate, toate pe fondul unei munci asidue".

Prin experienţa dobândită, a devenit instructor de zbor pe timp de zi şi de noapte, în toate condiţiile meteorologice. A împărtăşit pasiunea şi experienţa zborului, cu dăruire şi pricepere, tinerilor piloţi. "Activitatea de instructor nu este uşoară – aprecia comandorul Ion Oancea. Dimpotrivă, înseamnă foarte multă psihopedagogie, filozofie, o cunoaştere completă a omului. Este o muncă asemănătoare cu a unui dascăl, de formare a unor caractere tari, puternice. Aceasta impune un anumit comportament din partea educatorului, dar şi o temeinicie a pregătirii de specialitate". Roadele muncii sale se pot vedea în fiecare zi şi mult timp de acum înainte, întrucât nu există bază aeriană a Forţelor Aeriene ale României în care să nu fie piloţi tineri sau mai experimentaţi pe care să-i fi instruit comandorul Oancea.

Căpitanul Petrică Havresciuc, pilot-şef, consideră că "despre comandorul Ion Oancea se poate vorbi ca om, comandant şi instructor de zbor. Ca om, rar am văzut pe cineva să pună atâta suflet în tot ceea ce face. În calitate de comandant al Grupului de luptă şi, actualmente, locţiitor al comandantului, s-a impus prin profesionalismul ireproşabil, iar ca instructor – prin calmul, priceperea şi dăruirea care-l caracterizează".

Locotenentul Leonard Baraboi, pilot-şef, ne-a mărturisit că "primele zboruri le-am executat cu comandorul Ion Oancea. Mi-a lăsat impresia unui om sigur, stăpân pe sine, care mi-a dat încrederea de care aveam nevoie şi m-a determinat să mă pregătesc intens pentru a zbura acest avion".

Activitatea de zbor nu a presupus doar instruirea tinerilor piloţi, ci şi executarea de misiuni. A făcut parte din cinci grupe de tragere în poligonul de la Astrahan. Pregătirea în zbor pentru aceste misiuni era complexă, atât ziua, cât şi noaptea, la mică şi la mare înălţime. A muncit din greu, şi-a demonstrat aptitudinile, harul pentru zbor şi a îndeplinit cu succes misiunile de tragere. O dată cu trecerea pe MiG-21 LanceR, a îndeplinit numeroase misiuni în cadrul unor exerciţii internaţionale, desfăşurate atât în spaţiul aerian al României, cât şi în afara acestuia. Aproape de încheierea carierei de pilot militar, ca un corolar al întregii activităţi, a fost desemnat să îndeplinească o misiune specială: asigurarea zborului aeronavei americane Air Force One în spaţiul aerian al României. A fost prima misiune executată de un pilot român de la invitarea României în structurile NATO. O ultimă şi onorantă misiune, de care s-a achitat cu succes!

Are, totuşi, o neîmplinire în calitate de pilot: nu a reuşit să participe la nici una din paradele organizate cu ocazia Zilei Naţionale a României. Deşi a fost nominalizat de trei ori, de fiecare dată condiţiile meteo au fost improprii efectuării zborului.

Comandorul Virgil Ristea, comandantul unităţii, ne-a mărturisit în legătură cu comandorul Ion Oancea că "la momentul în care a început să-şi desfăşoare activitatea pe acest aerodrom era deja pilot instructor clasa I. S-a implicat direct şi rapid în instruirea pe MiG-21 LanceR şi, fără a pune vreodată problema vârstei, a îndeplinit toate misiunile ordonate. Mai mult, s-a dus la instruire în zbor pe teritoriu, a stat luni de zile într-o cameră de cămin, comportându-se exact cum îi cerea datoria de militar. Chiar dacă nu va mai zbura pe MiG-21 LanceR, va fi alături de noi, de tinerii piloţi pe care i-a iniţiat în tainele zborului, făcându-se extrem de util şi la sol".

Activitatea de zbor pe supersonic a comandorului Ion Oancea, cu siguranţă nu s-ar fi încheiat aici, dar reglementările în vigoare impun încheierea acesteia la vârsta de 50 de ani. Acum, când s-a transformat din "înger pe cer" în "pământean" cu nelinişti şi frământări legate, mai ales, de galopul ameţitor al timpului, comandorul Ion Oancea este cât se poate de realist şi conştient că "pe viitor mă voi ocupa mai mult de partea nevăzută a lucrurilor, a sectoarelor care contribuie la securitatea şi desfăşurarea zborului, fiind, totodată, fericit că am reuşit să parcurg un drum care mi-a plăcut încă din copilărie şi, în timp, a dat sens existenţei mele pe acest pământ".

Pagină realizată de
căpitan CRISTIAN PREDA

P.S. Comandorul Ion Oancea va continua, totuşi, să zboare. În următorii doi ani el se va afla la comenzile elicopterelor IAR-330 Puma. Înălţimi mai mici, viteze mai mici, dar în văzduh!

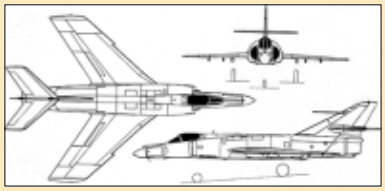
Dicţionar NATO

SUPER ETENDARD

1. Tipul: avion de luptă.
2. Primul zbor: 28 octombrie 1974.
3. Producţia: DASSAULT-BREGUET AVIATION (Franţa).
◆**Super Etendard**: avion în simplă comandă, operaţional de pe portavioane. Are posibilitatea de a fi realimenat în aer. Este echipat cu două tunuri de 30 mm şi poate transporta două bombe a câte 250 kg (sub fuzelaj) şi patru bombe a câte 400 kg (câte două sub fiecare aripă), fiind dotat şi cu rachete aer-aer. Modelul Super Etendard folosit de Forţele Navale Franceze este capabil să transporte arme tactice nucleare.
4. Clienţi din NATO: Franţa.

Caracteristici tehnico-tactice

- Anvergura .....9,60 m;
- Lungimea .....14,31 m;
- Înălţimea .....3,86 m;
- Greutatea .....6.500 kg;
- Raza de acţiune .....850 km;
- Viteza maximă .....1 Mach;
- Motorul .....49 kN.

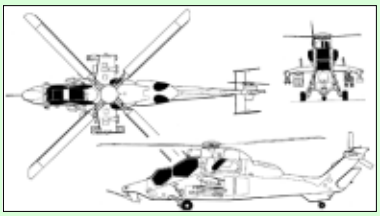


TIGER/TIGRE

1. Tipul: elicopter de luptă şi sprijin aerian.
2. Primul zbor: 27 aprilie 1991.
3. Producţia: EUROCOPTER SA.
◆**Tigre HAP**: elicopter de escortă şi sprijin aerian, construit pentru armata franceză. Este echipat cu un tun de 30 mm, 4 rachete aer-aer de tip Mistral şi cu până la 48 de proiectile reactive aer-sol.
◆**Tigre UHU**: elicopter anti-tanc şi de suport aerian construit pentru armata germană. A efectuat primul zbor la 21 februarie 1996.
◆**Tigre HAC**: elicopter anti-tanc conceput pentru armata franceză. Primele aparate vor fi livrate în 2007.
4. Echipajul: 2 membri (pilot, operator pentru sistemul de arme).
5. Clienţi NATO: Franţa, Germania.

Caracteristici tehnico-tactice

- Lungimea fuzelajului .....14 m;
- Înalţimea .....4,32 m;
- Diametrul elicei principale .....13 m;
- Greutatea .....3.300 kg;
- Raza de acţiune .....750 km;
- Viteza maximă .....280 km/h;
- Motoarele .....2 x 873 kW.



UH - 1

1. Tipul: elicopter utilitar.
2. Producţia: BELL HELICOPTER TEXTRON INC. (S.U.A., Canada).
◆**UH-1H**: producţia acestui model pentru armata americană a început în 1967 şi a totalizat 3.573 de aparate. Modelul a mai fost produs, sub licenţă, în Italia (Agusta), precum şi în Japonia (Fuji). În prezent, vechile aparate sunt îmbunătăţite pentru a putea fi utilizate în operaţiuni de aprovizionare cu echipamente şi materiale, transport de trupe, comandă şi control, război electronic, recuperarea şi transportul răniţilor.
◆**EH-1H**: variantă modificată a modelului UH-1H, destinată războiului electronic. Este echipat cu aparatură de interceptare a comunicaţiilor, sistem de detecţie şi bruiaj a undelor electromagnetice şi infraroşii.
◆**UH-1V**: model obţinut prin convertirea a 220 de aparate UH-1H în scopul de a îndeplini misiuni de căutare - salvare.
◆**UH-1N**: elicopter utilitar capabil să transporte până la 14 pasageri. Iniţial, acest model a fost folosit în misiuni de război psihologic şi război neconvenţional. Aparatul este produs în Canada şi este echipat cu două motoare care dezvoltă o putere de 1.342 kW.
3. Echipajul: 1 membru (pilot).
4. Clienţi din NATO: S.U.A., Canada, Turcia, Italia.

Caracteristici tehnico-tactice

- Lungimea .....17,62 m;
- Înălţimea 4,41m;
- Diametrul elicei principale .....14,63 m;
- Greutatea .....2.263 kg;
- Raza de acţiune .....511 km;
- Viteza maximă .....204 km/h;
- Motorul .....1.044 kW.

Următoarea pagină a Dicţionarului NATO va fi dedicată aeronavelor:

❒**UH-60**
❒**W-3**

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU şi VASILE RAŞOGA

POLONIA VA ACHIZIŢIONA AVIOANE "F-16"

Polonia a decis, recent, ameliorarea parcului său de avioane pentru vânătoare şi bombardament prin achiziţionarea unor aeronave de luptă compatibile cu cele din Alianţa Nord-Atlantică. La competiţia lansată în acest scop au participat firma americană **Lockheed Martin** (cu avionul **F-16**), firma franceză **Dassault** (cu avionul de luptă **Mirage 2000-5**) şi firmele **SAAB** şi **BAE System** (cu avionul **Jas 39 Gripen,** realizat în comun). În final, a fost declarată câştigătoare compania **Lockheed Martin,** care, în baza unui contract în valoare de circa 3,5 miliarde de dolari SUA, s-a angajat să livreze Forţelor Aeriene ale Poloniei 48 de avioane **F-16,** începând cu anul 2006. Potrivit ministrului polonez al apărării, Jerzy Szmajdzinski, primele aparate vor fi operaţionale în anul 2008. "Consider că decizia şi alegerea noastră sunt benefice atât Forţelor Aeriene, cât şi economiei Poloniei" – a declarat demnitarul polonez agenţiei de ştiri **BBC.**

ONOARE ŞI GLORIE AVIATORILOR ROMÂNIEI!

AURELIA VLAICU, nepoata ilustrului pionier al aviaţiei române şi mondiale, a trimis la redacţie o scrisoare în care îşi mărturiseşte admiraţia sinceră faţă de cei care slujesc în Forţele noastre Aeriene. Domnia sa îşi exprimă încrederea că în tot ceea ce întreprind aviatorii militari români se întrevede imaginea mereu vie a lui Aurel Vlaicu. Ei sunt înştiinţaţi că în fiecare zi, din localitatea ce poartă numele marelui inventator şi pilot, din casa unde el s-a născut, "gânduri sfioase se îndreaptă către demnii urmaşi ai lui Vlaicu, asigurându-vă de profunda noastră dragoste şi admiraţie, iubiţi cutezători ai înălţimilor româneşti. Sunteţi şi veţi fi arma de elită a României, fala, mândria şi nădejdea tuturor românilor curaţi la suflet şi în gândire. Cinste, onoare şi glorie eternă, aviatorilor României!"

Siguranţa zborului

La Dresda, în Germania, s-au desfăşurat, de curând, lucrările celei de-a 130-a reuniuni a Comitetului de siguranţă a zborului al Forţelor Aeriene din Europa.

Structura de securitate a zborului din cadrul Forţelor Aeriene ale României este integrată, din anul 1996, în entitatea respectivă şi a participat la toate reuniunile organizate din anul afilierii până în prezent.

Lucrările reuniunii au început cu prezentarea unei statistici privind siguranţa zborului pe anul precedent şi măsurile luate pentru reducerea evenimentelor cu gravitate mare. În cadrul analizelor realizate s-a apreciat că aceleaşi evenimente grave de zbor, întâlnite până acum la piloţii mai puţin experimentaţi, se pot produce şi în cazul piloţilor cu o experienţă considerabilă.

Printre măsurile stabilite a se aplica în viitorul apropiat s-au aflat şi cele legate de elaborarea unei politici şi strategii eficiente de siguranţă a zborului, cooperarea cu organele aviaţiei civile în probleme de management al spaţiului aerian, crearea unor sisteme de avertizare a apropierilor periculoase între aeronavele aflate în zbor.

Delegaţia Forţelor Aeriene ale României, formată din **căpitan-comandorul Nicolae Jianu** şi **căpitan-comandorul ing. Cristian Dinu, ofiţeri în cadrul Secţiei Securitate Zbor**, a prezentat în cadrul reuniunii, printre altele, modalităţi de determinare a factorilor de risc, a cauzelor generatoare de evenimente de zbor şi a modului de manifestare a acestora, elemente de propagandă şi educaţie în domeniul siguranţei zborului, analiza actuală privind rata producerii evenimentelor de aviaţie.

Căpitan-comandorul Nicolae Jianu ne-a mărturisit că "prin participarea la această reuniune, rămânem racordaţi la preocupările Forţelor Aeriene din Europa pe linia asigurării siguranţei zborului şi ne însuşim noile metode de prevenire a evenimentelor de zbor, oricare ar fi natura factorilor care le-ar putea genera. **(C.P.)**

ABONAMENTE LA "CER SENIN"

Redacţia revistei **"CER SENIN"** anunţă că se pot face în continuare abonamente pentru anul 2003. Cei interesaţi – ofiţeri, maiştri militari, subofiţeri şi salariaţi civili din unităţile, instituţiile şi formaţiunile aparţinând Forţelor Aeriene, precum şi persoanele din afara acestor structuri – îşi pot face cunoscute opţiunile pe adresa redacţiei: **Şoseaua Bucureşti–Ploieşti, km 10,5, sectorul 1 Bucureşti, telefon/fax 021/231.53.82.**

Revista apare de două ori pe lună.

Preţul unui exemplar este de 5.000 lei. Un abonament pe trei luni costă 30.000 lei, pe şase luni – 60.000 lei, iar pe un an – 120.000 lei. Suma va fi depusă în **contul 50055084673,** deschis la Direcţia de Trezorerie şi Contabilitate Publică a Municipiului Bucureşti, **beneficiar U.M. 01835 Bucureşti.**

ABONAMENTE

Zbor comun al aeronavelor MiG-21 LanceR şi Harrier

În comandamentul Statului Major al Forţelor Aeriene a avut loc, recent, Conferinţa iniţială de planificare a exerciţiului de zbor la înălţimi mici, care se va derula în comun cu Forţele Aeriene Regale ale Marii Britanii.

Exerciţiul se va desfăşura în luna octombrie, la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu, cu participarea a patru sau şase aeronave MiG-21 LanceR şi a unui elicopter IAR-330 SOCAT, destinat misiunilor de căutare-salvare şi evacuare medicală, partea engleză urmând a fi reprezentată de opt aeronave Harrier.

Principalele aspecte abordate în cadrul conferinţei de cele două consideră că "va fi un exerciţiu extrem de util atât pentru piloţii englezi, cât şi pentru piloţii români. Standarde de operare diferite, zboruri la înălţimi mici, misiuni complexe, acestea sunt doar câteva din elementele care mă fac să cred că acest exerciţiu va fi un succes pentru ambele părţi".

Comandorul Adrian Marinescu, şeful delegaţiei române, ne-a precizat că "exerciţiul are drept scop de a permite Forţelor Aeriene Române şi Britanice să se antreneze şi să se perfecţioneze în realizarea interoperabilităţii în aer şi în cadrul executării unor misiuni pentru sprijinul operaţiilor de răspuns la criză. Din punct de vedere conceptual, exerciţiul este de tip real, implicând planificarea şi desfăşurarea activităţii de zbor, ziua, cu trageri în ţinte terestre".

Membrii delegaţiei britanice

Următoarea etapă de pregătire a exerciţiului va fi Conferinţa principală de planificare, unde se vor clarifica aspecte referitoare la scenariul şi concepţia exerciţiului, perioada exactă de desfăşurare, detalii organizatorice şi logistice. **(C.P.)**

delegaţii au fost legate de obiectivele de instruire în zbor, posibilităţile de antrenare în comun, elementele de concepţie, organizare şi, nu în ultimul rând, stabilirea numelui pe care-l va purta exerciţiul.

S-a căzut de acord să se execute misiuni de interceptare, trageri şi bombardament, zboruri în formaţie, inclusiv la înălţimi mici.

Comandantul de escadrilă Ian Barett, şeful delegaţiei engleze,

Oaspeţi la "CER SENIN"

În miez de iarnă bacoviană, ne-a încălzit inimile şi ne-a luminat sufletele prietenul nostru de totdeauna, **generalul de brigadă dr. VISARION NEAGOE**. Ne-a găsit pregătind un nou număr de revistă, aşa cum şi el făcea, cu vreo 20 de ani în urmă, când era redactor la gazeta "DE VEGHE". O, tempora! Dar anii au fost blânzi şi îndurători cu amicul nostru, aproape că nici nu l-au atins. Doar i-au îndulcit şi mai mult trăsăturile şi i-au înfrumuseţat zâmbetul deschis şi sincer. În rest, e la fel de chipeş şi drept, la fel de vesel, de spontan. Ne depănăm pe îndelete amintirile comune şi bucuria revederii trece în noi desfătător precum un vin alb, "sfinţit" de Fănuş Neagu...

În răstimpul ce a trecut de la despărţirea noastră, Visarion Neagoe s-a împlinit ca militar, ca spirit, ca om. A urcat maiestuos treptele ierarhiei ostăşeşti, în cadenţa unei ambiţii ieşite din comun: ofiţer de stat major, consilier-expert în Statul Major General, cercetător principal la Centrul de Studii Strategice şi de Securitate al Armatei, comandant de brigadă de artilerie antiaeriană mixtă. A citit enorm şi a studiat remarcabil, obţinând titlul de doctor în ştiinţe militare. A scris şi a colaborat la realizarea mai multor volume abordând problematica atât de vastă şi complexă a apărării antiaeriene, a publicat articole şi studii de specialitate. Este conferenţiar universitar, membru al Academiei Oamenilor de Ştiinţă din România şi al Academiei Româno-Americane pentru Ştiinţe şi Arte. Un erudit sută la sută!

Nu-i place să vorbim de toate aceste "titluri de noblete"! A rămas acelaşi prieten bun, modest, sincer, deschis la dialog, glumeţ, spiritual.

Ne-am bucurat să vă avem în mijlocul nostru, domnule general, şi vă aşteptăm mereu aşa cum ştim noi: cu... **"CER SENIN"**!

Un nume pentru istoria aeronauticii

Având în faţă o scrisoare a domnului profesor George Băcanu, din Sibiu, încercăm o evocare a celui care a fost pilotul de excepţie OCTAVIAN BĂCANU.

S-a născut la 23 iulie 1928, la Târgu Secuiesc, şi ar fi putut fi şi azi printre noi, dacă supravieţuia infarctului care l-a răpus, la 29 aprilie 1981, în Spitalul Militar Central, la numai 53 de ani.

După studiile civile făcute la Sibiu şi Craiova, s-a îndreptat către Şcoala de ofiţeri de aviaţie, pe care a absolvit-o în 1948. Avea o uşurinţă deosebită în cunoaşterea motoarelor, a construcţiilor electrotehnice. La vârsta de 15 ani conducea motocicleta, automobilul şi autocamionul. Era un om foarte serios, inteligent, ambiţios. Cunoştea patru limbi străine: germana, franceza, italiana şi maghiara. Nu suporta mediocritatea. Era un as în materie de aviaţie, un pilot şi un instructor desăvârşit. La Focşani şi Tecuci, a pregătit peste 100 de piloţi dintre care nici unul nu a murit în timpul şcolii şi al activităţii.

În 1953 a cumpărat un avion Bücker Jungmeister dezmembrat, pe care l-a refăcut pe cheltuiala lui şi cu care a participat la numeroase mitinguri aviatice, stârnind admiraţia a mii şi mii de participanţi. Asistenţa era încântată când pe cer apărea Băcanu. Un înger parcă se afla acolo sus, un arhanghel al acrobaţiei. Era inimitabil.

Incontestabil, marele as a zburat pe avioane militare de luptă, civile – de pasageri, utilitare, sportive în diverse lor variante.

Octavian Băcanu este autorul unui record mondial omologat: 20 de ore şi 30 de minute, în circuit închis, cu avionul bimotor IAR-814, zburând 4.660 km. A mai realizat un record mondial, neomologat, cu avionul IL-18 pe distanţa Monrovia – Otopeni, 7.000 km în 11 ore.

Locotenent-colonel fiind, a făcut trecerea pe avioane supersonice. În ultimii zece ani de aviaţie a activat la TAROM, unde a fost instructor de zbor şi comandant de detaşament.

Ca pilot militar, de încercare, de linie şi sportiv, a zburat milioane de kilometri, timp de peste 30 de ani. Pentru faptele şi activitatea sa de excepţie a fost distins cu titlul de maestru emerit al sportului, diploma Paul Tissandier, precum şi cu alte distincţii internaţionale. Într-adevăr, un nume pentru istorie.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

LA MULŢI ANI, PREA FERICITE PĂRINTE PATRIARH!

Pe 7 februarie, Întâi Stătătorul Bisericii Ortodoxe Române, Prea Fericitul Părinte Patriarh Teoctist, şi-a serbat ziua de naştere.

Personalul Forţelor Aeriene a avut de multe ori plăcutul prilej de a-l avea alături pe cel mai mare ierarh al ţării, de a-i asculta înţeleptele îndrumări ori a primi binecuvântările sale.

La sfinţirea, în 1996, a Capelei din incinta Statului Major al Forţelor Aeriene, Prea Fericitul Părinte aprecia în cei mai elogioşi termeni calităţile piloţilor: "Dacă tuturor ni se cere curaj, aviatorilor li se cere mult mai mult curaj, bărbăţie, isteţime şi pricepere în plus. Toate acestea vin de la Dumnezeu. Cu ele faci minuni... Din nefericire, foarte mulţi aviatori cad jertfe pentru ca omenirea să aibă ocrotitori...".

În aprilie 2001, cu ocazia împlinirii a 50 de ani de când a început instruirea pe avioane de luptă cu reacţie, la sărbătorirele anuale ale Zilei Forţelor Aeriene, când este şi Praznicul Sfântului Mărităului Prooroc Ilie Tesviteanul, patronul nostru spiritual, Patriarhul Bisericii Ortodoxe Române ne-a dat înalte binecuvântări duhovniceşti, aducând, totodată, "aleasă cinstire, recunoştinţă şi părintească dragoste celor aleşi anume să fie santinele la porţile Cerului Românesc". Mesajele sale au fost prezentate integral participanţilor la ceremonialurile militar-religioase, la adunările festive omagiale şi publicate în revista ***"CER SENIN"***.

Nu de puţine ori, personal, Prea Fericitul Părinte şi-a exprimat admiraţia faţă de piloţii militari urmărindu-le, de la sol, evoluţiile sau aflându-se în rândul pasagerilor. Căpitan-comandorul (r) Ştefan Alexandrescu este încă puternic impresionat de rândurile de mulţumire şi preţuire pe care nu de mult i le-a adresat Patriarhul, ca şi de înscrisurile Prea Fericitului pe carnetul de suflet al pilotului, în urma unui zbor de la Iaşi la Băneasa: "În drum spre Bucureşti, un zbor plăcut, completat de farmecul prezentării itinerarului istoric şi cultural, de talentatul aviator şi comandant de aeronavă, Ştefan Alexandrescu".

Iată de ce, de Ziua Întâi Stătătorului dreptmăritoarei noastre biserici, ne alăturăm la dragostea şi iubirea fiilor săi duhovniceşti care-i urează multă sănătate, ani mulţi şi fericiţi în fruntea sfintei biserici ortodoxe române, pentru ca Dumnezeu să-i primească înalta-i rugă pentru binele şi dăinuirea noastră în prosperitate şi credinţă!

SFATUL MEDICULUI

GUM SE HRĂNESC ZBURĂTORII

Există numeroase date care permit măsurarea efectelor alimentaţiei asupra performanţelor fizice şi mentale, efecte ce se bazează pe rolul alimentelor ca suport energetic. Conform acestui concept, capacitatea de efort muscular este în mare parte determinată de disponibilitatea alimentelor energetice (cu aport caloric crescut).

Deşi masa musculară este capabilă să utilizeze diferite tipuri de substanţe energetice, aprovizionarea cu glucoză este esenţială pentru performanţă. Apariţia oboselii este, deci, în parte, consecinţa epuizării stocurilor de hidraţi de carbon (zaharuri) ale organismului.

În ceea ce priveşte relaţia dintre performanţa mentală şi nutriţie, bazele teoretice sunt complexe, efectele concrete ale nutriţiei asupra funcţiilor mentale datorându-se rolului pe care alimentele îl au în sinteza neurotransmiţătorilor cerebrali. Puţine studii au abordat tema efectelor nutriţiei asupra performanţelor piloţilor pe timpul zborurilor de lungă durată. În cazurile în care efortul fizic este predominant, s-a stabilit clar că nutriţia bogată în zaharuri este indispensabilă pentru atingerea unui nivel optim de performanţă fizică. Consumul energetic al unui pilot într-un zbor obişnuit este estimat a fi în jur de 200 de kilocalorii/oră. Acest nivel de consum se poate ridica la 600 în cazul unei activităţi de zbor suprasolicitante (misiuni de luptă, misiuni speciale). În acest fel, este posibilă calcularea necesarului energetic, cunoscând viteza de diminuare a stocurilor de energie existente în organism. Pornind de la această premisă, putem stabili în mod precis necesarul unui aport nutriţional energetic suplimentar, care să permită atenuarea epuizărilor stocurilor energetice.

Considerând că disponibilitatea rezervelor de zaharuri este un element esenţial în apariţia oboselii, se poate determina nivelul de glucide pentru a estima apariţia acesteia. La un adult, rezervele totale de zaharuri reprezintă aproximativ 2.500 kilocalorii. În medie, ele permit menţinerea unui nivel stabil de glucoză timp de 8–10 ore între două mese. Acest interval corespunde repausului nocturn şi subliniază necesitatea de a ne alimenta suficient, imediat la trezire. Rezervele însă sunt insuficiente pentru a asigura acoperirea necesarului energetic în cazul depunerii unui efort muscular de intensitate medie, fiind deci previzibil ca în aceste condiţii epuizarea rezervelor energetice să survină mai rapid. Astfel, pentru o persoană care efectuează o activitate moderată (în jur de 150 kilocalorii/oră) nivelul zaharurilor în sânge începe să scadă după 4–5 ore, fără aport alimentar. În cazul unei activităţi fizice intense, acest interval va fi redus la două ore.

În funcţie de durata misiunii de zbor, se poate estima aportul energetic necesar: în cazul unui zbor, caracterizat printr-un mare efort fizic, aportul energetic este necesar după două ore de zbor, în timp ce în cazul misiunilor cu consum psihic preponderent, aportul energetic este necesar după trei-patru ore de zbor. Cunoscând relaţia dintre alimentaţie şi performanţele senzoriale şi cognitive necesare activităţii de zbor, se pot propune tipuri de alimentaţie care să permită menţinerea performanţelor psiho-motrice în timpul zborului. Numeroase studii efectuate asupra individului aflat în stare de veghe indică faptul că absorbţia glucidelor creşte tendinţa la somnolenţă într-un interval de 30–60 de minute de la ingestie. Astfel, un aport strict glucidic este favorabil menţinerii performanţelor fizice, dar se constituie ca factor de risc pentru menţinerea optimă a capacităţilor psiho-motrice. Invers, o masă proteică (peşte, ouă, carne, lactate) ameliorează performanţele psiho-motrice la subiecţii obosiţi.

Concluzia practică impune ca în zborurile de lungă durată şi solicitante fizic şi psihic, alimentaţia piloţilor să fie mixtă, cuprinzând atât glucide, cât şi proteine.

Alimentaţia pilotului care efectuează un zbor de lungă durată trebuie să conţină rezerve energetice ridicate. Aportul optim este asigurat de un prânz de 800 kilocalorii, ingerate cu o oră înainte de zbor, conţinând glucide cu absorbţie sanguină lentă, reprezentând 50 la sută din totalul caloric (cereale şi derivate, cartofi), lipide reprezentând 20 la sută din totalul caloric (unt, grăsimi asociate proteinelor) şi proteine 30 la sută (carne, peşte, ouă, lactate). Dacă durata zborului depăşeşte trei ore, trebuie, obligatoriu, prevăzută o masă în timpul zborului. Acest aport alimentar va fi de 100–150 kilocalorii pentru fiecare perioadă de două ore de zbor. Alimentele vor trebui să furnizeze un aport caloric echilibrat, conţinând zaharuri, dar mai ales lipide şi proteine. Trebuie evitate alimente exclusiv glucide, care sunt specific adaptate menţinerii performanţelor fizice.

O altă parte importantă a alimentaţiei o constituie aportul hidric. Mulţi piloţi evită să bea lichide înainte şi în timpul zborului de lungă durată pentru a limita diureza (producerea de urină). Reducerea aportului hidric este nefast pentru performanţele fizice şi psihice, dar mai ales pentru toleranţa la acceleraţie.

În concluzie, e bine să se evite următoarele greşeli: a nu se alimenta înaintea unui zbor. (De exemplu, a pleca dimineaţa la zbor fără a lua un mic dejun substanţial sau a nu se alimenta pe parcursul unui zbor ce depăşeşte trei ore). Nu este indicat, de asemenea, ca pilotul să se alimenteze în zbor exclusiv cu alimente glucidice, de tipul batoanelor energetice pentru sportivi, ori să nu bea lichide înainte şi în timpul zborului. Greşeală este şi faptul de a se hidrata cu băuturi îndulcite preparate înainte de zbor şi păstrate fără a se respecta normele de conservare ori de a nu lua un prânz imediat după zbor.

Colonel dr. ALEXANDRU ELIAD

Cu dragoste şi pasiune

Semnalam, într-o ediţie anterioară, apariţia, la Arad, a primului număr al revistei ORIZONT AVIATIC, continuatoarea unei alte publicaţii, consacrate, în exclusivitate, aripilor româneşti. Iată că prin truda unui om dedicat trup şi suflet aeronauticii, a ieşit de sub tipar cel de-al doilea număr al revistei sus-amintite. Este vorba de cunoscutul şi îndrăgitul scriitor şi gazetar CORNEL MARANDIUC, un ardent cronicar al vieţii şi activităţii aviatorilor cu nume de rezonanţă în domeniul aeronauticii militare şi civile.

Realizat, aproape în întregime, de entuziastul nostru confrate, noul număr se impune prin câteva repere interesante, abordate cu înalt profesionalism şi multă exuberanţă. Remarcăm, între alte materiale interesante, pe cele dedicate celui ce a fost un polivalent aviator, Constantin Ştefănescu, şi fiului său, pilotul inginer Daniel Ştefănescu, maestru al sportului, precum şi pagina omagială despre marea doamnă a aviaţiei noastre, Sanda Agache, ocazionată de împlinirea frumoasei vârste de 75 de ani.

Palpitante, ca tot ce s-a scris până acum, sunt şi însemnările de şi despre renumitul pilot de vânătoare, generalul de flotilă aeriană (r) Ion Dobran, fost camarad al marilor aşi ai aviaţiei noastre militare Bâzu Cantacuzino şi Alexandru Şerbănescu. Cu mult interes se poate citi şi documentata incursiune în activitatea de pilot pe AN-24 a comandorului Sergiu Zaharescu, ca şi despre longevivul aparat.

Suntem convinşi că diversificarea, în continuare, a problematicii publicaţiei, atragerea unui număr mai mare de colaboratori vor conduce la realizarea unui conţinut tot mai bogat, tot mai interesant al acestei publicaţii aeronautice.

A.R.P.I.A., MAI ACTIVĂ, MAI COMPETENTĂ

Şedinţa lunară a filialei Bucureşti a Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii a avut ca temă de dezbatere împlinirea, în primăvara acestui an, a 100 de ani de aviaţie, eveniment inaugurat de prezentarea, cu un secol în urmă, la Paris, Academiei Franceze, de către Traian Vuia, a proiectului primului avion capabil să decoleze cu mijloace proprii la bord.

Căpitanul (r) ing. Dumitru Ciocoreanu a susţinut un interesant material în care a trecut în revistă principalele realizări în domeniu, multe dintre ele având ca autori remarcabili inventatori români. Discuţiile purtate au avut darul să întregească tabloul general al împlinirilor din sfera aeronauticii naţionale şi universale.

Nemulţumiţi de modul în care este relevată, la anumite posturi de televiziune, profesia de pilot, virtuţile pe care aceasta le implică, abordarea în mod simplist, hilar chiar, a eforturilor cerute în zbor, subestimarea calităţilor pe care cel de la manşă trebuie să le întruneaască, zburători cunoscuţi, mai mulţi veterani ai aviaţiei şi-au exprimat indignarea şi protestul.

Totodată, au fost prezentate şi câteva acţiuni petrecute în alte ţări, unde reprezentanţi ai instituţiilor şi întreprinderilor aeronautice ale acestora au avut tendinţe de minimalizare a contribuţiei României la dezvoltarea aviaţiei mondiale, deşi, decenii la rând i-au recunoscut meritele.

În acest sens, s-a cerut o implicare directă a conducerii filialei în reproducerea temeinică, exactă, în spiritul adevărului, a demersului profesional exercitat de piloţi în timpul îndeplinirii misiunilor de zbor, ca şi o mai mare angajare în asigurarea unei propagande eficiente în afara graniţelor ţării.

DIALOG CU CITITORII

ION SCARLAT: V-am expediat numerele solicitate din revista noastră, precum şi adresa noii publicaţii "Orizont Aviatic". Având în vedere interesul manifestat faţă de aviaţie, vă recomandăm să vă înscrieţi în filiala Bucureşti a Asociaţiei pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, care primeşte şi simpatizanţi în rândurile sale. Pentru contact, vă sugerăm să veniţi, în ultima sâmbătă de la sfârşitul fiecărei luni, la ora 10, la adunarea ce va avea loc la sediul Muzeului Militar Naţional, sala de şedinţe.

MIOARA CÂRSTOIU: Vă mulţumim, stimată doamnă, pentru consecventa şi interesul cu care citiţi publicaţia noastră. Am reţinut, cu bucurie, că v-aţi născut, aţi copilărit şi trăit o bună perioadă din viaţă în cartierul Băneasa, unde aţi putut vedea în zbor o serie de aşi ai aviaţiei noastre. Pe câţiva dintre ei sau urmaşi ai acestora, care v-au fost vecini, i-aţi cunoscut personal, dovadă propunerea ce ne-o faceţi de a scrie despre Ion Culuri, Romeo Popescu şi alţii.

Sunteţi, am înţeles, în corespondenţă cu fiul lui Culuri, aflat în S.U.A. Despre tatăl său, care a fost pilotul personal al prinţului George Valentin Bibescu (soţul Marthei Bibescu), cu care a efectuat două mari raiduri în Africa, vom scrie într-un număr viitor, ca şi despre Romeo Popescu. Unele episoade din viaţa celor doi le puteţi găsi şi în cartea **"Mic supliment istoric aeronautic"**, apărută anul trecut la o editură din Braşov.

Comandor (r) VIOREL CRISTEA: Da, ceea ce aţi aflat este, din nefericire, adevărat. Căpitan-comandorul (r) Daniel Mălăescu, primul pilot militar care a zburat în simplă comandă pe avionul de luptă cu reacţie MiG-15, cel ce la numai 21 de ani era numit comandant de regiment, a trecut definitiv, în noiembrie 2002, la escadrilele din ceruri. Noi, nepublicând necrologuri, am încredinţat câteva rânduri "Observatorului Militar". A fost însă prea puţin faţă de ce merita acest mare OM, un bun prieten al colectivului nostru redacţional, al multora dintre foştii săi camarazi şi elevi. Fiindcă ani de zile a funcţionat ca profesor şi expert la CIPA, calitate în care, după studii efectuate în Luxemburg, la Oxford, în Anglia, precum şi în fosta Uniune Sovietică, a instruit, teoretic, sute şi sute de aviatori, iar pentru avionul BAC 1-11, peste 20 de piloţi şi 100 de însoţitoare de bord în Pakistan, la Karachi. A fost un autodidact, învăţând la perfecţie trei limbi străine. A trăit singur toată viaţa şi singur s-a luptat cu moartea, care l-a răpus la masa de scris.

DIALOG CU CITITORII

Pagină realizată de PETRE BÂNĂ

PREMIERĂ LA USAF

Primul avion de luptă de tipul F/A Raptor, având numărul 00-012, care va intra în înzestrarea Comandamentului de Luptă Aeriană (ACC), a aterizat pe data de 14 ianuarie 2003 la baza aeriană Nellis, Nevada, SUA. Avionul a fost pilotat de locotenent-colonelul David Rose, şeful biroului de integrare F/A-22 în baza aeriană Nellis şi, totodată, primul pilot al ACC pentru F/A-22.

Elegant – la volan

Codul bunelor maniere, ca şi **Ghidul de comportare civilizată** ne dau sfaturi preţioase şi în privinţa unor reguli ce trebuie respectate atunci când ne aflăm la volan. Desigur, nu este vorba, în speţă, de cele referitoare la conducerea tehnică a autovehiculului. Acolo au avut grijă **Noul Cod Rutier 2003** şi **Regulamentul de Aplicare a Ordonanţei de Urgenţă privind circulaţia pe drumurile publice** să stipuleze prevederi suficient de severe, care să ne... usture la buzunar. Celelalte ţin mai mult de... obraz, deşi au şi acestea un rol important în prevenirea unor evenimente (momente) nedorite.

Oricum, trebuie să circulăm cu maşina pe (auto) stradă având în vedere că aceasta nu este proprietatea noastră. Deci, vom procede în aşa fel, încât să nu-i deranjăm pe ceilalţi participanţi la trafic. Spiritul de... castă (sic!) impune, şi aici, solidaritate. Tot atât de important pentru şoferi este să-i respecte pe cei mai puţin avantajaţi în trafic – pietonii, bicicliştii, motocicliştii.

Un fapt este cert. Rigorile legii coincid cu rigorile poliţiei. "Fantezia" şi lipsa de responsabilitate cu care unii conduc autovehiculul pot crea mari pericole pentru ceilalţi.

Solidaritatea, de care aminteam, şi nu legea, ne obligă să oprim pentru a-i ajuta pe cei rămaşi în pană, şi tot ea ne determină să facem un gest amical necunoscutului care ne-a permis o depăşire. Dar a-i semnaliza pe cei care vin din partea opusă despre existenţa poliţistului sau radarului este o dovadă de solidaritate periculoasă. Îi ajutăm să-i păcălească, pe moment, pe agenţii de circulaţie, după care vor reveni la viteza excesivă, expunându-se, ulterior, la grave accidente.

Cum procedăm când invităm pe cineva în maşina proprietate personală? Regulile sunt aceleaşi ca şi în casă. Invitatul de onoare, domnul (doamna) în vârstă, superiorul se aşează în dreapta celui (celei) de la volan. Este elegant să oferim locul din faţă doamnei pe care am invitat-o, chiar dacă soţiei, obişnuită cu acel loc, nu prea îi convine. Tot politicos ar fi ca doamna să refuze şi atunci nu mai sunt probleme. Dar gestul rămâne făcut.

Nu uităm ca noi să deschidem portierele, aşteptând ca invitaţii să-şi ocupe locurile, şi abia după ce am verificat că uşile sunt bine închise urcăm, ultimul, în maşină. La sfârşitul călătoriei coborâm, primul, şi-i ajutăm apoi pe invitaţi să coboare. Gentelmani, nu?

Dar acest lucru este valabil când la volan se află un bărbat. Dacă şofează doamna, de închiderea portierelor şi de bagaje se ocupă soţul sau un alt bărbat din maşină.

Cât despre limbajul folosit la volan în relaţia şofer – şofer sau şofer – pieton, nu credem că mai este cazul să amintim.

Mai ales că ne deplasăm cu un obiect de lux, pentru oameni civilizaţi, nu cu... birja.

S. C. Magica International Trade S.R.L.

Cu noi MIT-ul devine REALITATE!

LABORATORUL DE CERCETARE ŞI PRODUCŢIE SOFTWARE

Str. Aleea Callatis nr. 7, Sector 6, Bucureşti; Tel/Fax: 777.45.04, 408.60.25, 0722.402. 462

Ne puteţi vizita pe www. magica.ro

e-mail: info@magica.ro

Redacţia "CER SENIN"
Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km 10,5, sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
B 222.03; C 1011.00

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE: căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ: locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU;

REDACTORI PRINCIPALI: PETRE BĂNĂ, NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE: LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ: ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE: LUCIAN TEODORESCU;
FOTOREPORTER: ADRIAN SULTĂNOIU;
ADMINISTRATOR: sergent-major ANGELICA CIOBÎCĂ

TIP~RIT LA C.C.A. INTACT S.A.